

JOSEF PRÖLL  
Bundesminister

XXIII. GP.-NR  
865 /AB

23. Juli 2007

lebensministerium.at

zu 852 /J

An die  
Frau Präsidentin  
des Nationalrates  
Mag.<sup>a</sup> Barbara Prammer

Zl. LE.4.2.4/0064 -I 3/2007

Parlament  
1017 Wien

Wien, am 20. JULI 2007

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Gerhard Steier, Kolleginnen  
und Kollegen vom 23. Mai 2007, Nr. 852/J, betreffend  
Klimasünder Fahrzeug-Klimaanlagen

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Gerhard Steier, Kolleginnen und Kollegen vom 23. Mai 2007, Nr. 852/J, betreffend Klimasünder Fahrzeug-Klimaanlagen, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

Zu den Fragen 1 und 2:

Die technischen Details zur Ausstattung von Kraftfahrzeugen mit Klimaanlagen waren in der Vergangenheit (bis zur Erlassung der Richtlinie 2006/40 - die von den Mitgliedstaaten ab dem 5. Jänner 2008 angewandt werden muss) für die EU-weite harmonisierte KFZ-Typisierung keine wesentliche, erforderliche Angabe. Deshalb gibt es auch keine zentralen behördlichen Aufzeichnungen, welcher Anteil des KFZ-Bestandes mit Klimaanlagen ausgerüstet ist. Die in den folgenden Antworten angeführten Zahlen beruhen daher auf Studien und Schätzungen, die naturgemäß eine höhere Ungenauigkeit aufweisen, als dies bei amtlichen Statistiken der Fall ist.



Aus Schätzungen der Umweltbundesamt GmbH geht hervor, dass der Ausstattungsgrad neu zugelassener Fahrzeuge wie folgt dargestellt werden kann:

- PKW: ca. 75 %
- LKW: ca. 70 %
- Busse: > 95 %

Zu Frage 3:

Gemäß Informationen der Umweltbundesamt GmbH hat sich erwartungsgemäß der Ausstattungsgrad von Kraftfahrzeugen (PKW, LKW, Busse) mit HFKW-Klimaanlagen seit 1995 erhöht. Bei den insgesamt zugelassenen Personenkraftwagen hat sich der Ausstattungsgrad zwischen 1995 und 2005 von ca. 2 % auf ca. 40 % erhöht.

Dadurch kann die zusätzliche Emissionsbelastung durch Leckagen auf größenordnungsmäßig 130 kt CO<sub>2</sub>-Äquivalente abgeschätzt werden.

Zu Frage 4:

Die Leckage-Raten von PKW-Klimaanlagen werden entsprechend Studien der Kommission auf rund 8 % des Gesamtinhaltes/Jahr geschätzt. Da entsprechende weiterführende EU-Studien zur Ermittlung der Leckageraten noch nicht abgeschlossen sind, können derzeit noch keine konkreteren Aussagen über Leckageraten getroffen werden.

Zu Frage 5:

Aus europäischen Studien geht hervor, dass (unter Berücksichtigung beträchtlicher Unsicherheiten) bei Verwendung einer PKW-Klimaanlage mit einem durchschnittlichen Treibstoff-Mehrverbrauch von 4 – 8 % zu rechnen ist.

Zu Frage 6:

Für PKW-Klimaanlagen kann eine durchschnittliche Leckagerate von rund 8 % über die gesamte PKW-Flotte als realistisch betrachtet werden.

Zu Frage 7:

Gemäß der Altfahrzeugeverordnung ist (in Umsetzung der Altfahrzeugetrichtlinie) die Entfernung, getrennte Sammlung und getrennte Lagerung aller in Klimaanlagen enthaltenen Stoffe vorgeschrieben. Sofern nicht Defekte in der Klimaanlage bzw. Unfälle zu einer vorzeitigen Emission der Kältemittel geführt haben, ist eine geordnete Erfassung der Kältemittel ohne Emissionen rechtlich gewährleistet.

Zu Frage 8:

Ausgehend von der EU – Rechtslage erübrigt sich derzeit eine Förderung von HFKW-Klimaanlagen mit niedrigerer Leckagerate da sie in absehbarer Zeit verpflichtend zum Einsatz gelangt. Hinsichtlich der zukünftigen Technologie ist festzustellen, dass in Österreich keine große Automobilproduktion existiert und daher keine bestimmte Technologie vorgegeben werden soll und kann.

Als Ziel ist entscheidend, dass das Treibhauspotenzial niedrig ist, sowie dass das Kältemittel sicherheitstechnisch akzeptable Eigenschaften besitzt.

Zu Frage 9:

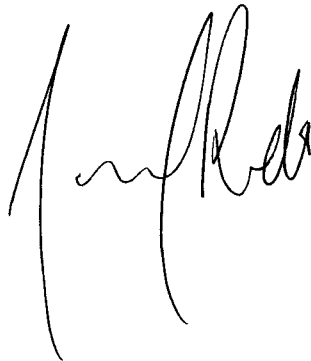
Es finden seit Jahren intensive Entwicklungsarbeiten an Systemen mit Kohlendioxid als Kältemittel statt. Die Mehrkosten eines CO<sub>2</sub>-Systems gegenüber einer HFKW-Klimaanlage dürften nach ersten Schätzungen mit ca. 30 € pro PKW zu beziffern sein. Wenn die mit CO<sub>2</sub> betriebenen Systeme auch technische Vorteile haben sollten (wie etwa die rasche Möglichkeit des

Beheizens eines Fahrzeugs im Winter), dann sollte nichts gegen eine Einführung dieser Systeme durch die Fahrzeugindustrie sprechen.

Zu Frage 10:

In diesem Zusammenhang wird auf die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie verwiesen, da die Richtlinie das Kraftfahrrecht durch Änderung der Zulassungsrichtlinie ändert.

Der Bundesminister:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. R. R.', written in a cursive style.